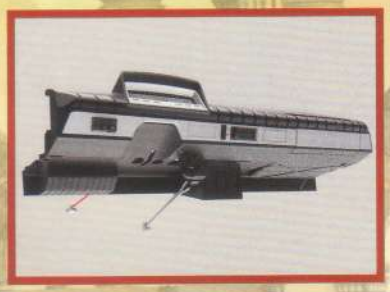
Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 57

«ЛЮКС» НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00057

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 57, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 100 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

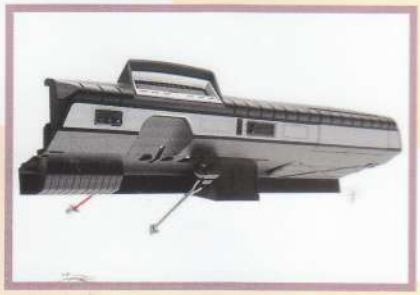
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 11.07.2019
Дата выхода в свет: 03.10.2019

Фотографии и иллюстрации:
6 (вверху) © Art Konovalov/Фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости; 7 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © akg-images, (внизу) © Елена Коромыслова/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 9 (слева) © Richard Hunter/Wikimedia Commons, (справа) © Rob/Wikimedia Commons; 10 (вверху) © Chris Sampson/Wikimedia Commons, (внизу) © Vauxford/Wikimedia Commons; 11 (вверху) © Светлана Кириллова/Фотобанк Лори, (в середине) © Tihomirdjoric/Dreamstime.com, (внизу) © Evren Kalinbacak/Dreamstime.com.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ



Установка кнопок и предохранителей на приборную панел

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

«Люкс» нового поколения

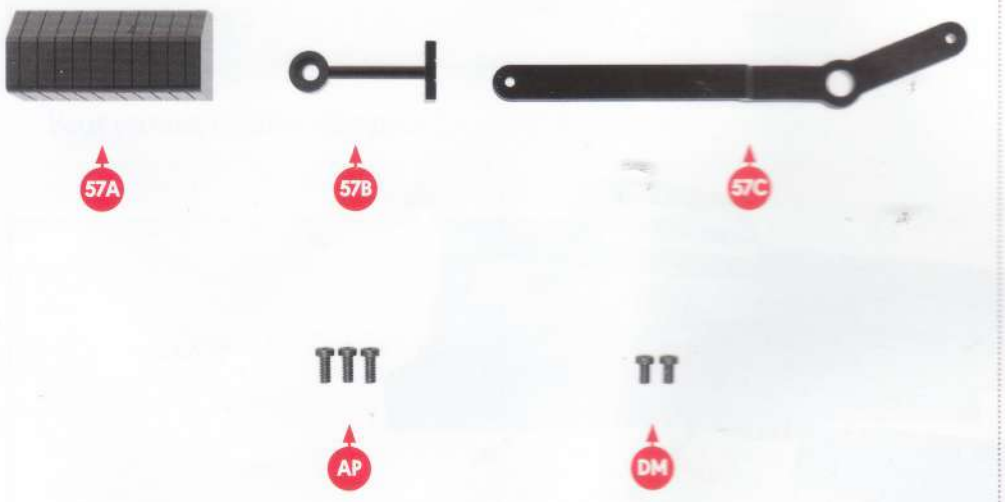
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Японская малолитражка «Ниссан Микра»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

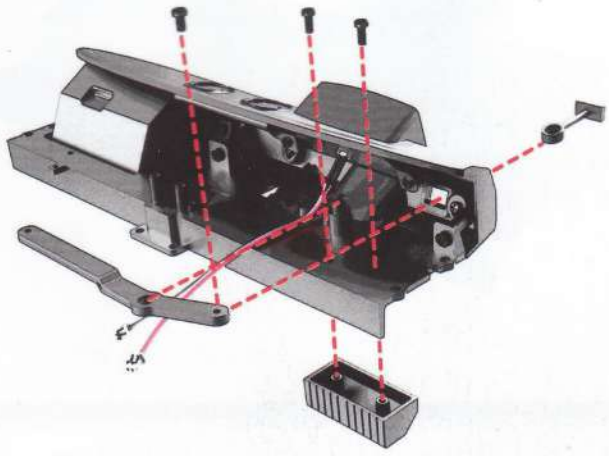
Установка кнопок и предохранителей на приборную панель

Используя полученные с этим номером детали, установите кнопки и предохранители на приборную панель вашей модели ВАЗ-2101.

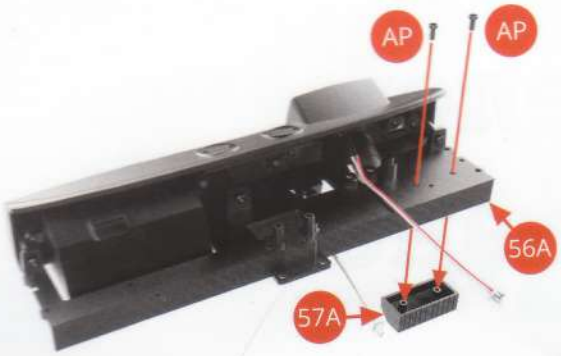


- 57A Блок салонных предохранителей
- 57B Блок кнопок освещения и стеклоочистителя
- 57C Тяга
- EP Винт М1,7 × 4,0 мм (3 шт.)
- AM Винт М1,7 × 3,0 мм (2 шт.)

Схема сборки



1



Пристыкуйте блок салонных предохранителей 57A к основанию приборной панели 56A и закрепите двумя винтами AP.

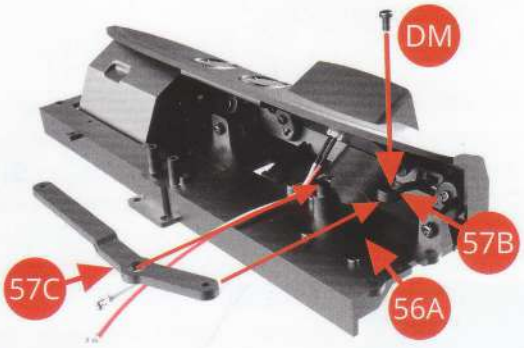
2

Так выглядит блок салонных предохранителей 57A, прикрепленный к основанию приборной панели 56A.

3

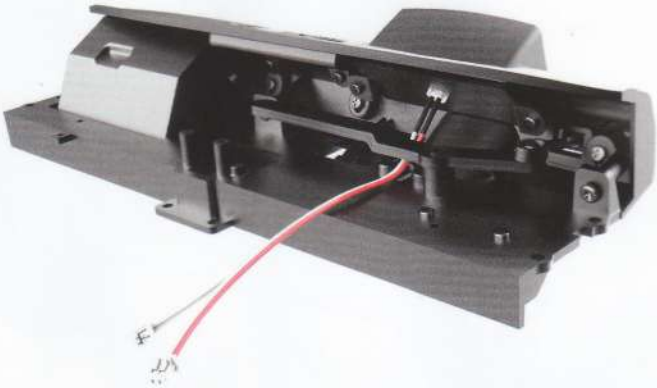
Вставьте блок кнопок освещения и стеклоочистителя 57B в гнездо приборной панели 49A со стороны облицовки приборной панели 51A.

4



Установите тягу 57C на стойку в основании приборной панели 56A. Скрепите меньший рычаг тяги 57C с рычагом блока кнопок 57B винтом DM.

Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Люкс» нового поколения

Модернизация заднеприводных моделей, осуществленная на ВАЗе в конце 1970-х годов, затронула не только ВАЗ-2101, превратив его в ВАЗ-2105. Рестайлингу подверглось все семейство: седан, седан-люкс и универсал.

Автомобиль ВАЗ-2101. Современная фотография.

В ходе работы над рестайлингом перед конструкторами и дизайнерами было поставлено жесткое требование добиться максимальной унификации по кузову между стандартной и люксовой моделями, чего не было ранее. То есть фактически новые автомобили должны быть одинаковыми, но выглядеть по-разному.

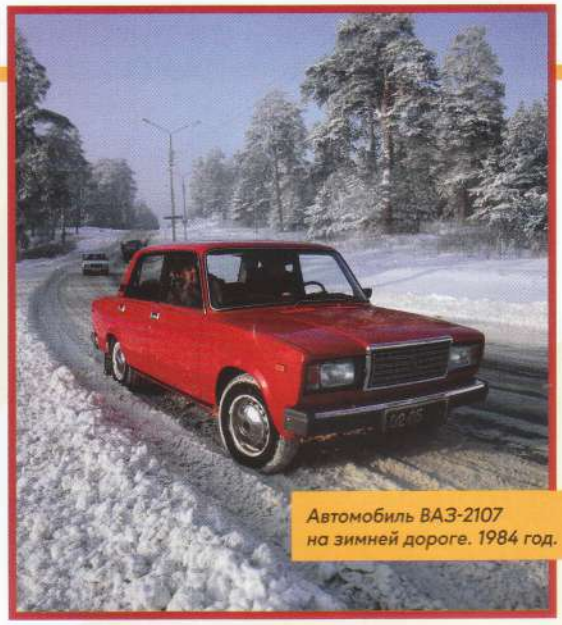
Автомобиль ВАЗ-2107. 1981 год.

Успех разработчиков

Следует отметить, что, казалось бы, невыполнимая задача по созданию нового облика автомобиля при минимуме изменений была решена блестяще. Новые модели создавались под руководством нового главного конструктора Г. Мирзоева. Облик же обновленной «классики» разработал дизайнер

Внутрипроизводственная конкуренция

Сборка семейства автомобилей ВАЗ-2105, ВАЗ-2104 и ВАЗ-2107 была организована на второй нитке главного конвейера вместо ВАЗ-21011, а на третьей нитке конвейера вместо ВАЗ-2103 был увеличен выпуск ВАЗ-2106. После появления ВАЗ-2107 между ним и «шестеркой» возникла конкуренция. Тем не менее оба автомобиля пользовались большим спросом.



Автомобиль ВАЗ-2107 на зимней дороге. 1984 год.

В. Степанов. Ему удалось так нарисовать «пятерку» и «семерку», что автомобили выглядели абсолютно разными, но все их детали были взаимозаменяемыми. При этом пол, каркас кузова и крыша наследовались от ВАЗ-2101, что позволяло не менять еще относительно новое оборудование. Этот успех отечественных разработчиков высоко оценили итальянцы, которые были удивлены: русские сменили только навесные детали и получили совершенно новую модель, по сравнению с ВАЗ-2101, которая совершенно не воспринималась как тюнинг предыдущей модели. И это при том, что сами итальянцы то ли не захотели, то ли не смогли сделать то же самое: они поменяли кузов автомобиля целиком, получив в итоге «Фиат-131» (Fiat 131). Когда итальянцы сопоставили свой результат с советским, они были поражены и прямо сказали: «Поздравляем! У вас это хорошо получилось!»

Монтаж колес на автомобиле ВАЗ-2105. 2007 год.

Автомобиль ВАЗ-2107 зимой. 2012 год.

Легковой автомобиль ВАЗ-2107. 1988 год.

Новый облик

От базовой «пятерки» ВАЗ-2107 отличало прежде всего совершенно новое оформление передка с выступающей, как у «мерседесов», решеткой радиатора. Она чаще всего выполнялась хромированной, но встречались и автомобили с черной пластиковой решеткой, в особенности под конец выпуска. Из-за решетки изменили и форму капота. Идеально подошли к ней и прямоугольные фары, в сочетании с которыми весь передок «семерки» стал выглядеть элегантно и престижно. Добавили роскоши и пластиковые бамперы с хромированными накладками. Бамперы, кстати, были импортными – в СССР не могли изготовить пластиковый бампер необходимой прочности. Пришлось заказывать сначала в Италии, а затем в Югославии. Бамперы из отечественного пластика появились только в конце 1980-х годов. Как и на ВАЗ-2105, на «семерке» исчезли форточки на окнах передних дверей, что придавало машине более современный вид. Завершили формирование внешнего облика автомобиля новые задние фонари с отличавшейся от ВАЗ-2105 компоновкой световых блоков. Изменилась и крышка багажника, на которой, в отличие от «пятерки», не было выштамповок. Словом, что касается экстерьера, то находившимся в сложных условиях дизайнерам удалось сделать максимум, придав автомобилю легко узнаваемый и «дорогой» внешний вид. С интерьером было проще – тут их никто не ограничивал.

ВАЗ-2107: внутреннее устройство

Наиболее заметной деталью интерьера ВАЗ-2107 стала новая приборная панель с массивным козырьком и длинной центральной консолью. Поверх металлического каркаса она была покрыта слоем энергопоглощающего пенополиуретана и поливинилхлоридной пленкой. Появилась развитая комбинация приборов, включавшая помимо обычного набора, вольтметр, тахометр и указатель давления масла. В центре торпедо установили модные тогда дефлекторы холодного воздуха, через которые в салон поступал воздух прямо с улицы. За счет особой конструкции воздуховодов его температуру удавалось снизить на пару градусов, по сравнению с той, что была за бортом. Панель была оборудована часами и установочным местом для стереомагнитолы. Новое «толстое» рулевое 4-спицевое колесо по дизайну и конструкции было эргономичнее прежних тонких и жестких жигулевских «баранок». Передние сиденья получили литые подголовники и развитую боковую поддержку, задние – центральный подлокотник. Под стать продвинутому интерьеру были и применяемые отделочные материалы – мягкий пластик, велюр, ворс и т. д.

Технически ВАЗ-2107 представлял собой «пятерку» с силовым агрегатом ВАЗ-2103, оснащенным более экологичным и экономичным карбюратором «Озон» с экономайзером принудительного холостого хода. Впрочем, линейка моторов, устанавливавшихся на ВАЗ-2107, была обширной – от 1,3-литрового на ВАЗ-2105 с ременным приводом ГРМ (ВАЗ-21072) до «шестерочного» 1,6-литрового мотора мощностью 75,5 л. с. (ВАЗ-21074).

В остальном конструкция автомобиля была идентична конструкции ВАЗ-2105 и, за исключением отдельных усовершенствованных деталей и узлов, соответствовала конструкции автомобилей ВАЗ-2101 и ВАЗ-2103/06.

Автомобиль ВАЗ-2107 в Амстердаме. 2014 год.

Японская малолитражка «Ниссан Микра»

«Ниссан Микра» (Nissan Micra) – компактный автомобиль с трех- или пятидверным кузовом хэтчбек – выпускается японской компанией «Ниссан» с 1982 года. Семейство моделей «Микра» соответствует европейскому размерному классу B.

Как и многие японские автомобили, «Микра» выпускается под двумя названиями. В Японии, странах Азии и Латинской Америки автомобиль продается под названием «Марч» (March), а в Европе, Северной Америке, Африке, на Ближнем Востоке и в Австралии – «Микра» (Micra).

Появление модели

Своим появлением на свет японская малолитражка во многом обязана известному итальянскому дизайнеру Джорджетто Джуджаро. Именно он в 1976 году изложил руководству компании «Ниссан» свои предложения о создании компактного автомобиля для европейского рынка. Показанные итальянским дизайнером эскизы понравились руководству компании. В итоге, объединив идеи Джуджаро и наработки инженера-конструктора Наганори Ито, японцы создали прототип будущего автомобиля. Он был продемонстрирован публике на Токийском автосалоне в 1981 году и имел успех, после которого компания «Ниссан» объявила конкурс для выбора названия новой машины. Для японского рынка, разумеется. На конкурс поступило около

Автомобиль «Ниссан Марч К10». Современная фотография.

Автомобиль «Ниссан Микра». 1984 год.

Пятидверный автомобиль «Ниссан Микра». 2009 год.

6 млн предложений. В итоге автомобиль получил название «Марч». Продажи новой малолитражки в Японии начались в октябре 1982 года.

Первое поколение

Трехдверный хэтчбек «Ниссан Марч» (Nissan March) первого поколения с внутризаводской маркировкой K10 в законченном виде появился в начале 1982 года. Изюминкой автомобиля, безусловно, являлся литровый поперечно расположенный двигатель мощностью 55 л. с. Этот инновационный четырехцилиндровый мотор имел алюминиевый блок цилиндров и распределительный вал верхнего расположения.

В арсенале трансмиссий имелись 4- или 5-ступенчатая механическая коробка передач, а также 3-скоростной «автомат». Передняя подвеска – независимая типа «макферсон», задняя – полунезависимая с торсионной балкой. Передние тормоза – дисковые, задние – барабанные. Усилитель рулевого управления отсутствовал.

Продажи автомобиля в Европе, где он получил название «Микра», начались в 1983 году. Через три года появилась немного измененная модель, которую легко отличить по крупным задним фонарям. А в 1989 году была представлена пятидверная версия. При этом был осуществлен еще один рестайлинг модели. Оба автомобиля, трех- и пятидверный, имели новую решетку радиатора, фары, большие бамперы и множество других изменений. По заказу на модели можно было установить новый 1,2-литровый двигатель, который благодаря адаптированной для него системе электронного управления карбюратором развивал мощность 60 л. с. Для Европы этого было достаточно.

Японский вариант развивался по другому сценарию. Уже в 1985 году автомобиль оснастили турбированным литровым мотором мощностью 85 л. с. Спустя четыре года ограниченным тиражом в 10 тыс. экземпляров была выпущена «заряженная» версия «Марч Супертурбо» (March Superturbo). Ее двигатель оснащался турбонаддувом и механическим нагнетателем, работавшими последовательно. Мотор мощностью 110 л. с. разгонял малолитражку до 100 км/ч за 7,7 с! Всего было изготовлено 1,65 млн автомобилей первого поколения, из них 888 тыс. – в варианте «Микра».

Автомобиль «Ниссан Микра» 1995 года выпуска. Современная фотография.

Автомобиль года

На долю второго поколения модели выпал еще больший успех. Особенно популярным автомобиль стал среди молодежи, прежде всего благодаря новому дизайну с мягкими округлыми формами, от которых веяло уютом и комфортом. В ногу с развитием дизайна совершенствовалось и техническое оснащение. Машина получила пару новых 16-клапанных инжекторных моторов с двумя верхними распредвалами объемом 1 и 1,3 л и мощностью 55 и 75 л. с. соответственно. Заметно выросло и оснащение, которое по ряду позиций соответствовало автомобилям более высокого класса. Так, например, стандартными для модели стали силовые брусы в дверях, ремни безопасности с преднатяжителями и ограничителями усилия и т. д. Многие опции вводились в стандартное оснащение в ходе производства. Речь идет об антиблокировочной системе тормозов, подушках безопасности и таких элементах комфорта, как электрические стеклоподъемники, система центральной блокировки дверей и климат-контроль.

Успех был полным. В 1993 году автомобиль был удостоен престижного титула «Европейский автомобиль года». «Ниссан Микра» стал первым автомобилем японской марки, который завоевал это звание. Следует отметить, что с 1984 года автомобиль производился на заводе «Ниссан» в Европе, в Северной Англии.

Развивался автомобиль по обычной схеме: небольшие изменения внешнего вида появились в 1996 году, а более значительная модернизация была проведена двумя годами позже – в 1998 году. В целом кузов автомобиля остался прежним, а его внешний вид был изменен благодаря удачной переделке передней и задней частей. После модернизации 2000 года эта машина без существенных изменений выпускалась до конца 2002 года, когда ей на смену пришла «Микра III» (Micra III).

Всего было выпущено примерно 2,54 млн автомобилей «Ниссан Марч»/«Ниссан Микра» второго поколения, из них 1,3 млн было продано в Европе.

Автомобиль «Nissan Micra» (2009 год).

«Ниссан Микра» на автомобильном шоу в Белграде в 2016 году.

Старт второй модели

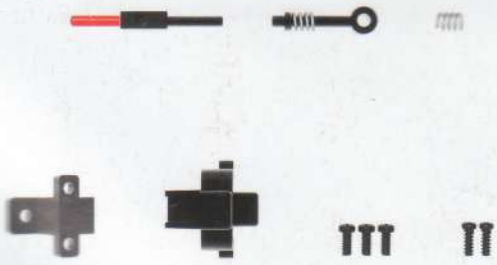
Производство новой модели, сразу доступной в 3- и 5-дверном вариантах, стартовало в Японии в начале 1992 года, но в Европе автомобиль появился только в конце года.

«Ниссан Микра» во время ралли в Стамбуле в 2016 году.

В НОМЕРЕ 58

- МОНТАЖ ЗАМКА КАПОТА
- АРМЕЙСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК «ДОДЖ WC 51»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ФИКСАТОР ЗАМКА КАПОТА
- КУЛИСА ЗАМКА КАПОТА
- ПРУЖИНА
- КРЫШКА ЗАМКА КАПОТА
- КОРПУС ЗАМКА КАПОТА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».